



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

**Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre :  
contribution à l'étude des interactions entre les ordres juridiques en  
droit international public**

Leclerc, T.P.A.

**Citation**

Leclerc, T. P. A. (2017, November 16). *Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre : contribution à l'étude des interactions entre les ordres juridiques en droit international public*. Meijers-reeks. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/55329>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/55329>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/55329> holds various files of this Leiden University dissertation.

**Author:** Leclerc, T.P.A.

**Title:** Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre : contribution à l'étude des interactions entre les ordres juridiques en droit international public

**Issue Date:** 2017-11-16

## TITRE 1

### UNE CONFRONTATION ENTRE LE PRINCIPE "POLLUEUR-PAYEUR" ET LE DROIT DES PRÉLÈVEMENTS AÉRIENS

87. L'inclusion au sein même de la convention de Chicago de dispositions concernant le domaine des prélèvements aériens – notion prise dans son acception la plus large<sup>1</sup> – révèle l'importance, pour ses rédacteurs, de la mise en place d'un cadre juridique à ce qui a été immédiatement perçu comme un frein au développement de l'aviation civile. La nature intrinsèquement internationale de cette activité a en effet fait craindre, dès les prémices du développement de ce nouveau mode de transport, la mise en place de barrières financières au franchissement des frontières. La question des prélèvements n'a ensuite jamais cessé d'intéresser la Communauté aérienne internationale, pour des raisons liées avant toute chose au développement jugé indispensable des compagnies aériennes. La Résolution A1-66, adoptée par la toute première Assemblée de l'OACI<sup>2</sup>, tout comme les résolutions adoptées dans le cadre des Assemblées générales ayant ponctué le développement exponentiel du transport aérien international depuis plus de 70 ans, l'illustrent très clairement<sup>3</sup>.

Ce droit des prélèvements aériens mérite alors une analyse particulièrement approfondie à l'heure des discussions sur l'adoption d'une mesure dont la base juridique ne peut être appréhendée que par le principe du "pollueur-payeur". Ces discussions font en effet apparaître l'éventualité d'un conflit de normes entre, d'une part, les spécificités normatives liées aux prélèvements aériens et, d'autre part, une mesure *corrective* se rapprochant bien souvent d'un prélèvement déguisé<sup>4</sup>.

---

1 Pour une discussion sur le champ d'application de la notion de prélèvement, v. *infra*, Partie 1, Titre 1, Chapitre 2. A ce stade de l'analyse, la notion est employée afin de se référer à tout type de charge financière, imposée directement ou indirectement par un État contractant, aux aéronefs d'un autre État contractant, lors de leur passage sur le territoire de ce dernier.

2 OACI, Résolutions A1-66 adoptée durant la 1<sup>er</sup> session de l'Assemblée générale s'étant déroulée à Montréal du 6 au 27 Mai 1947, "Studies to be conducted by the Council in the Joint Support Field", Doc. 4411, p. 78.

3 Les nombreuses conférences internationales s'étant spécifiquement intéressées à la question des charges financières à destination des compagnies aériennes proposant leurs services à l'international témoignent également, périodiquement, de l'enjeu de cette question pour la Communauté aérienne internationale.

4 V, à ce sujet, la préoccupation actuelle de l'OACI et de ses États membres : "l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en

88. Une fois l'hypothèse du conflit identifiée, il a donc fallu s'interroger sur la réponse à apporter à ces blocages sur la voie d'une solution *corrective* aux émissions aériennes de GES. Il s'agit alors de remarquer l'émergence, au sein de la doctrine et au fil des recommandations politiques du Conseil de l'OACI<sup>5</sup>, d'une véritable panoplie d'interprétations des articles pertinents de la convention de Chicago. Opportunité d'effacement du conflit de normes émergent entre le droit des prélèvements aériens et le principe du "pollueur-payeur", la multiplication de ces interprétations évolutives explique néanmoins l'apparition d'un premier périmètre d'inquiétude, depuis l'émergence de la problématique climatique, en plein cœur du droit international de l'aviation civile. Cette multiplication maintient en effet le doute sur les possibilités de prélèvements dits "environnementaux", et donc sur l'éventualité d'une politique de *correction* effective des émissions aériennes de GES respectueuse des spécificités *matérielles* du droit international de l'aviation civile. Le climat de sécurité juridique, indispensable au développement soutenable de l'aviation civile internationale, s'en trouve donc inévitablement fragilisé.

Afin de démontrer qu'une autre réponse que celle de l'interprétation évolutive peut-être apportée au défi de la confrontation entre le droit des prélèvements aériens et l'intégration progressive du principe "pollueur-payeur", il convient alors de revenir à l'étape préalable à l'application des mécanismes interprétatifs : celle de la qualification juridique des normes concernées. Cet effort préalable de qualification juridique de la solution *corrective* actuellement privilégiée par la Communauté aérienne internationale, associée à une application rigoureuse de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international, permet en effet d'effacer toute éventualité de conflit tout en répondant à la variable d'inquiétude déstabilisant la recherche d'un climat de sécurité juridique indispensable au développement soutenable de l'aviation civile internationale.

89. Il convient ainsi d'identifier les différentes hypothèses de conflits entre le principe "pollueur-payeur" et le droit des prélèvements aériens (*CHAPITRE 1*) puis de s'attacher à l'effacement de ces situations conflictuelles en évitant le recours à la technique de l'interprétation évolutive (*CHAPITRE 2*).

---

sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes". V. OACI, 2013, Résolution A38-18, préc., pt. 30.

5 V. *infra*, Partie 1, Titre 1, Chapitre 2, Section 1.